

Znak sprawy: DZ.26.37.2025

Kraków, dnia 18.04.2025 r.

Wykonawcy
strona internetowa – platforma zakupowa
<https://platformazakupowa.pl/pn/kolejemaalopolskie/proceedings>

Dotyczy postępowania w celu udzielenia zamówienia pn.: „**Dostawa 15 sztuk autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania z podziałem na zadania**”, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. 2024 poz. 1320 z późn.zm.).

WYJAŚNIENIA I ZMIANY TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

W związku z zapytaniami dotyczącymi zapisów Specyfikacji Warunków Zamówienia i załączników wniesionymi do Zamawiającego, Zamawiający „Koleje Małopolskie Sp. z o.o.” w Krakowie działając na podstawie art. 135 oraz art. 137 ustawy Pzp wyjaśnia i dokonuje zmian:

Pytanie nr 1:

„Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta?”

Odpowiedź nr 1 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający potwierdza możliwość złożenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta.

Pytanie nr 2:

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa w km/h -
- Dzienny przebieg -
- Maksymalny roczny przebieg dla każdego autobusu
- Odległość trasa
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km)
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km)
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem
- Ilość dni pracy w roku

- Odległość pomiędzy punktami ładowania

Odpowiedź nr 2 WYJAŚNIENIE:

- Średnia prędkość handlowa w km/h – 33 km/h
- Dzienny przebieg – średni dzienny przebieg wynosi około 272 kilometry
- Maksymalny roczny przebieg dla każdego autobusu – Zgodnie z wymaganiami projektu KPO-CUPT każdy z autobusów musi rocznie wykonać minimum 70 000 kilometrów. Zakładany maksymalny przebieg roczny dla każdego autobusu szacowany jest na wartość około: 85 000 kilometrów.
- Odległość trasa – zajezdnia:
Lokalizacja 1:
Zajezdnia – Kraków MDA – 11 kilometrów
Zajezdnia – Wieliczka Dworzec – 12 kilometrów
Zajezdnia – Dworzec Czyżyny – 10 kilometrów
Zajezdnia – Proszowice – 34 kilometry
Lokalizacja 2:
Zajezdnia – Proszowice P&R – 3 kilometry
Lokalizacja 3:
Zajezdnia – Tarnów Dworzec – 10 kilometrów
Zajezdnia – Dąbrowa Tarnowska – 24 kilometry
Zajezdnia – Ryglice – 19 kilometry
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km) - 43,25 kilometra.
- Długość najdłuższego odcinka – 76 kilometrów – Kraków - Oświęcim
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia – Zamawiający dokonał szczegółowej analizy i projekcji obsługi każdej z linii na przykładzie zatwierdzonego rozkładu jazdy i parametrów technicznych pojazdów. Analiza stanowi załącznik do odpowiedzi na niniejszy pakiet pytań.
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km) – 0,8 kilometra przy czym przystanki poza miastami są przystankami na żądanie.
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. Nachyleniem – Maksymalne nachylenie na trasie wynosi 8% przy maksymalnej długości 1000 metrów.
- Ilość dni pracy w roku – W celu zapewnienia minimalnego rocznego przebiegu każdego autobusu wynoszącego 70 000 kilometrów przy założeniu dziennego przebiegu 270 kilometrów, ilość dni pracy wynosi minimum 260 dni.
- Odległość pomiędzy punktami ładowania – punkty ładowania zlokalizowane są wyłącznie na bazach eksploatacyjnych, ładowanie zajezdniowe. Na przystankach końcowych nie będzie zlokalizowana infrastruktura ładowania.

Pytanie nr 3:

„Prosimy o potwierdzenie, iż ilekroć w SWZ mowa jest o rozwiązaniach „zalecanych/preferowanych” są to rozwiązania mile widziane a nie wymagane przez Zamawiającego.”

Odpowiedź nr 3 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający potwierdza, iż ilekroć w SWZ mowa jest o rozwiązaniach „zalecanych/preferowanych” są to rozwiązania mile widziane, a nie wymagane przez Zamawiającego.

Pytanie nr 4:

„Zamawiający w SWZ, rozdział XXII, punkt 1 napisał

Wykonawca, którego oferta zostanie wybrana, zobowiązany jest wnieść zabezpieczenie należytego wykonania umowy. Wykonawcy wnoszą zabezpieczenie należytego wykonania umowy w złotych polskich (PLN). Wysokość zabezpieczenia ustalono na 5 % całkowitej ceny brutto podanej w ofercie Wykonawcy dla zadania 1 i/lub zadania 2 i/lub zadania 3.

5% ceny ofertowej to maksymalna możliwa wysokość zabezpieczenia. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy do wartości 3%.”

Odpowiedź nr 4 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapis SWZ rozdział XXII, punkt 1.

Pytanie nr 5:

„Zamawiający w § 9 ust. 16. Załącznika 4 SWZ (Projektowane Postanowienia Umowy) napisał:

16. Maksymalna wysokość kar umownych, jakich Zamawiający może żądać od Wykonawcy wynosi 20% całkowitego wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 3 ust. 1 Umowy.

W ocenie Wykonawcy tak zawyżony limit kar umownych w nieproporcjonalny sposób przerzuca na Wykonawcę, jako stronę która ponosi ryzyko zapłaty kar umownych przewidzianych w umowie dostawy ryzyko związane z jej realizacją.

Chcemy ponadto zauważyć, że zgodnie z § 9 ust. 17 umowy Zamawiającemu przysługuje prawo dochodzenia odszkodowania na zasadach ogólnych, zatem Zamawiający mógłby niezależnie od naliczonych kar umownych dochodzić odszkodowania w toku postępowania cywilnego.

Z uwagi na powyższe, zwracamy się z wnioskiem o obniżenie maksymalnej wysokości kar umownych **do wysokości 15 %** łącznego wynagrodzenia netto Wykonawcy, określonej w § 3 ust. 1 umowy.”

Odpowiedź nr 5 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 6:

„Zamawiający w § 12 Załącznika 4 do SWZ (Projektowane Postanowienia Umowy) opisuje zmiany Umowy

Zwracamy się z wnioskiem, o wprowadzenie możliwości zmiany terminu realizacji umowy w przypadkach jeżeli niemożność dotrzymania tych terminów wynika z przeszkody wynikającej z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, bądź z przeszkody niezależnej od Wykonawcy i niemożliwej wcześniej do przewidzenia, w szczególności spowodowanej:

a) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;

w takim wypadku terminy dostaw mogą ulec wydłużeniu o czas niezbędny do zakończenia wykonywania przedmiotu Umowy w sposób należyty, nie dłużej jednak niż o ilość dni trwania przeszkody.

Swoją prośbę Wykonawca motywuje wspólnym interesem tak Zamawiającego jak i Wykonawcy. Stąd wniosek i prośba o wprowadzenie dodatkowej zmiany umowy, która przyczyni się do umożliwienia ewentualnych rozmów pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą w trakcie wykonywania umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że taka redakcja zapisu w żadnej mierze nie obliuguje Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.”

Odpowiedź nr 6 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający informuje, że umowa jest finansowana ze środków pozyskanych w ramach realizowanego projektu unijnego. Z uwagi na ograniczony okres finansowania, Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie nr 7:

„Wnosimy o wdrożenie wytycznych wyroku TSUE w sprawie C-652/22 Kolin poprzez wprowadzenie ograniczenia udziału wykonawców z państw trzecich, z którymi Unia Europejska nie jest związana umową międzynarodową gwarantującą na zasadzie wzajemności i równości dostęp do rynku zamówień publicznych. Zgodnie z przywołanym orzeczeniem „podmiot zamawiający może przedstawić w dokumentach zamówienia warunki traktowania, które mają odzwierciedlać obiektywną różnicę między sytuacją prawną tych wykonawców a sytuacją prawną wykonawców z Unii i z państw trzecich, które zawarły z Unią taką umowę”.

Pragniemy zauważyć, że producenci autobusów z Unii Europejskiej nie mają zapewnionego pełnego dostępu do rynku zamówień publicznych w państwach takich jak Chińska Republika Ludowa czy

Republika Turcji, co z kolei pozwala producentom pochodzącym z tych państw wzmocnić swoją pozycję na własnych lokalnych rynkach, a następnie tak uzyskaną przewagę wykorzystać w przetargach prowadzonych m. in. w Polsce. Ponadto tacy producenci – szczególnie z Chińskiej Republiki Ludowej – otrzymują dodatkowe wsparcie państwa, podczas gdy na podobną pomoc nie mogą liczyć ich konkurenci UE. Wprowadzenie opisanych niżej ograniczeń pozwoli (przynajmniej częściowo) zniwelować tak niezasadnie uzyskaną przewagę przez podmioty z państw, które nie zapewniają równego traktowania na swoich rynkach wykonawcom z Unii Europejskiej.

Zwracamy uwagę na szczególne uprawnienia Zamawiającego – jako tzw. zamawiającego sektorowego – wynikające z art. 393 ust. 1 pkt 2 i 4 PZP, które w świetle wyroku Trybunału umożliwiają w sposób zgodny z prawem zróżnicowanie sytuacji wykonawców z państw, które nie zapewniają dostępu do swojego rynku zamówień publicznych podmiotom z UE.

Wobec tego wnosimy o zastrzeżenie w dokumentach zamówienia, że o jego udzielenie nie mogą ubiegać się wykonawcy, z którymi Unia Europejska nie jest związana umową międzynarodową gwarantującą na zasadzie wzajemności i równości dostęp do rynku zamówień publicznych. Alternatywnie wnosimy o przyjęcie w opisie pozacenowych kryteriów oceny ofert dodatkowych punktów w przypadku zaoferowania pojazdów, które zostały wyprodukowane przez podmiot mający siedzibę w Unii Europejskiej lub państwie, z którym została zawarta ww. umowa międzynarodowa.”

Odpowiedź nr 7 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmiany.

Pytanie nr 8:

„Zamawiający w § 9 Załącznika 4 do SWZ (Projektowane Postanowienia Umowy) napisał:

5. *Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości 2.000,00 zł (słownie: dwa tysiące złotych 00/100), za każdy dzień zwłoki w dostawie któregośkolwiek Autobusu poza termin określony w § 2 ust. 1 za każdy z Autobusów osobno.;*

(...)

9. *Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną za naruszenia przez Wykonawcę obowiązku zachowania poufności, o którym mowa w § 17, w wysokości 50 000,00 zł (słownie: pięćdziesiąt tysięcy złotych 00/100) za każdy pojedynczy przypadek naruszenia tego obowiązku.*

(...)

11. *Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w przypadku niepoinformowania Zamawiającego o usunięciu rachunku z wykazu podmiotów tzw. białej listy w wysokości 5.000,00 zł (słownie: pięć tysięcy złotych i 00/100) za każdy stwierdzony przypadek.*

W ocenie Wykonawcy, wyżej wymienione kary umowne są wysokie, dlatego wnosimy o ich obniżenie. Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 353¹ KC, doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak **uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego**. Zamawiający nie powinien bowiem tracić z pola widzenia celu obciążania wykonawcy karami umownymi, które to kary stanowią surogat odszkodowania należnego z tytułu niewykonania bądź nienależytego wykonania umowy.

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. **Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego** bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że **kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu** z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. **Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego.** W tym kontekście kary umowne powinny być określane w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w **Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych** (patrz: str. 55, *Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych*, czerwiec 2018, pod adresem: https://www.uzp.gov.pl/_data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publicznych.pdf) jak i w uzasadnieniu do projektu¹ aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że:

„Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi). Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego.”

Ponadto dążąc do zapewnienia proporcjonalności oraz równowagi stron stosunku umownego, ustawodawca przewidział w treści art. 433 katalog zakazanych postanowień umownych, wskazując, że projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać:

- 1) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem;
- 2) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający;
- 3) możliwości ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości świadczenia stron.

W związku z powyższym wnosimy o zmianę § 9 i nadanie mu następującego brzmienia:

5. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości **1.000,00 zł** (słownie: dwa tysiące złotych 00/100), za każdy dzień zwłoki w dostawie któregośkolwiek Autobusu poza termin określony w § 2 ust. 1 za każdy z Autobusów osobno.;

(...)

9. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną za naruszenia przez Wykonawcę obowiązku zachowania poufności, o którym mowa w § 17, w wysokości **25 000,00 zł** (słownie: pięćdziesiąt tysięcy złotych 00/100) za każdy pojedynczy przypadek naruszenia tego obowiązku.

(...)

11. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w przypadku niepoinformowania Zamawiającego o usunięciu rachunku z wykazu podmiotów tzw. białej listy w wysokości **2.000,00 zł** (słownie: pięć tysięcy złotych i 00/100) za każdy stwierdzony przypadek.”

Odpowiedź nr 8 WYJAŚNIENIE:

¹ Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy z 11.09.2019 r. Prawo zamówień publicznych, VIII kadencja, druk sejm. nr 3624

Zamawiający nie wyraża zgody na zmiany.

Pytanie nr 9:

„Zamawiający w § 16 ust. 8 Załącznika 4 do SWZ (Projektowane Postanowienia Umowy) napisał
Zwrot (zwolnienie) zabezpieczenia należytego wykonania umowy zostanie dokonany w sposób następujący:

b. 30% kwoty tj. zł (słownie) – nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady lub gwarancji całopojazdowej, liczonego zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy.

Oraz w § 4 ust. 3 napisał:

3. Strony rozszerzają odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu rękojmi w ten sposób, że czas trwania rękojmi oraz zakres uprawnień z tytułu rękojmi jest analogiczny, jak z tytułu udzielonej gwarancji należytej jakości, niezależnie od uprawnień przysługujących na podstawie kodeksu cywilnego

Prosimy o potwierdzenie, że okres rękojmi odpowiada oferowanemu okresowi gwarancji całopojazdowej.”

Odpowiedź nr 9 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający potwierdza, że okres rękojmi odpowiada okresowi gwarancji całopojazdowej liczonego zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy.

Pytanie nr 10:

„Zamawiający wymaga opon dla zadania 1 o parametrach min.:

rozmiar - 275/70 R22,5”

indeks nośności - 152/149

efektywność paliwowa - C

przyczepność na mokrej nawierzchni - B

głośność - klasa A 71 db.

oraz dla zadania 2 o parametrach min.:

rozmiar - 275/70 R22,5” lub 295/70/R22.5 lub 315/60/22.5

indeks nośności - 152/149

efektywność paliwowa - C

przyczepność na mokrej nawierzchni - B

głośność - klasa A 71 db.

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie opon o poniższych parametrach:

dla zadania 1:

rozmiar - 265/70 R19,5”

indeks nośności - 146/144

efektywność paliwowa - C

przyczepność na mokrej nawierzchni - C

głośność - klasa A 72 db.

oraz dla zadania 2 :

rozmiar - 275/70 R22,5”

indeks nośności - 152/149

efektywność paliwowa - C

przyczepność na mokrej nawierzchni - C

głośność - klasa A 72 db.

W zadaniu 1 autobus ze względu na swoje mniejsze gabaryty nie musi posiadać opon o parametrach jakie są dla autobusu o długości 12m.”

Odpowiedź nr 10 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ dla zadania 2. Zamawiający wyraża zgodę na dokonanie zmian w powyższym zakresie dla zadania nr 1 w następujący sposób

BYŁO

„Zamawiający wymaga opon dla zadania 1 o parametrach min.:

rozmiar - 275/70 R22,5”

indeks nośności - 152/149

efektywność paliwowa - C

przyczepność na mokrej nawierzchni - B

głośność - klasa A 71 db.

JEST

dla zadania 1:

rozmiar - 275/70 R22,5 lub 265/70 R19,5”

Parametry dla rozmiaru: 265/70 R19,5”

indeks nośności – 146/144

efektywność paliwowa - C

przyczepność na mokrej nawierzchni - C

głośność - klasa A 72 db.

Parametry dla rozmiaru 275/70 R22,5”

indeks nośności - 152/149

efektywność paliwowa - C

przyczepność na mokrej nawierzchni - B

głośność - klasa A 72 db.

Pytanie nr 11:

„Zamawiający w załączniku 3a oraz 3b (OPZ) punkt XIV. 1. napisał:

”1. Obręcze kół:

a. felgi aluminiowe polerowane na wysoki połysk, ,

b. śruby mocujące koła osi przedniej mają być wyposażone w pierścień osłaniający śruby, aluminiowy polerowany na wysoki połysk,

c. obudowy pól osi mostu napędowego osłonięte ozdobnym dekle aluminiowym/stalowym polerowanym w przypadku zastosowania przez Wykonawcę rozwiązania silnika centralnego.”

Prosimy o dopuszczenie pierścienia osłaniającego śruby mocujące koła osi przedniej wykonanego ze stali nierdzewnej polerowanej na wysoki połysk.”

Odpowiedź nr 11 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie pierścienia osłaniającego śruby mocujące koła osi przedniej wykonanego ze stali nierdzewnej polerowanej na wysoki połysk.

Zamawiający dokonuje zmiany załącznika 3a oraz 3b Opisu przedmiotu zamówienia punkt XIV. 1.b

BYŁO:

śruby mocujące koła osi przedniej mają być wyposażone w pierścień osłaniający śruby, aluminiowy polerowany na wysoki połysk,

JEST:

śruby mocujące koła osi przedniej mają być wyposażone w pierścień osłaniający śruby wykonany z polerowanego aluminium na wysoki połysk lub stali nierdzewnej polerowanej na wysoki połysk.

Pytanie nr 12:

„Zamawiający w załączniku 3a oraz 3b (OPZ) punkt XVII. 17. p napisał:

”Przycisk ma być podświetlany w momencie, gdy drzwi pojazdu zostają otwarte lub gdy prowadzący pojazd uaktywni opcję otwierania drzwi przez pasażerów. Naciśnięcie przycisku musi skutkować podświetleniem przycisku. Podświetlenie utrzymywane do momentu otwarcia drzwi na najbliższym przystanku.”

Prosimy o doprecyzowanie zapisu ponieważ Zamawiający nie napisał jaki kolor i w którym momencie ma być użyty do podświetlania. Oraz czy powyższy zapis dotyczy podświetlenia przycisków STOP oraz DRZWI czy tylko jednych konkretnych?”

Odpowiedź nr 12 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dokonuje doprecyzowania zapisów Opisu przedmiotu zamówienia.

Zamawiający dokonuje zmiany załączników 3a oraz 3b Opisu przedmiotu zamówienia rozdział XVII punkt 9.

BYŁO:

9. Przyciski sygnalizujące konieczność użycia rampy umieszczone na wysokości umożliwiającej naciśnięcie przez osobę znajdującą się na wózku. Przycisk zewnętrzny umieszczony na płacie drzwi.

JEST:

9. Przyciski sygnalizujące konieczność użycia rampy umieszczone na zewnątrz na wysokości umożliwiającej naciśnięcie przez osobę znajdującą się na wózku.

W przypadku drzwi otwieranych na zewnątrz, przycisk umieszczony na prawym płacie drzwi.

Oznakowanie symbolem wózka powinno znajdować się na przycisku.

Typ przycisku: elektroniczny lub pojemnościowy o odczuwalnym zadziałaniu.

Kolor przycisku: niebieski.

Kolor obudowy przycisku: żółty.

Oznakowanie symbolem wózka powinno znajdować się na przycisku

Przycisk podświetlany na zielono w momencie, gdy drzwi pojazdu zostają otwarte lub gdy prowadzący pojazd uaktywni opcję otwierania drzwi przez pasażerów.

Naciśnięcie przycisku musi skutkować krótkotrwałym podświetleniem przycisku na czerwono;

Wciśnięcie przycisku musi dezaktywować funkcję automatycznego zamykania II drzwi.

Zamawiający dokonuje zmiany załączników 3a oraz 3b Opisu przedmiotu zamówienia rozdział XVII punkt 11

BYŁO:

11. Oznakowanie symbolem wózka ma znajdować się na przycisku.

JEST:

11. Przyciski „STOP” („na żądanie”) **w przestrzeni pasażerskiej (wewnątrz pojazdów)**

Przyciski sygnalizują potrzebę zatrzymania autobusu na najbliższym przystanku.

Typ przycisku: elektroniczny o odczuwalnym skoku.

Kolor obudowy przycisku zamiaru wysiadania: czerwony.

Kolor przycisku zamiaru wysiadania „na żądanie”: czerwony.

Napis na przycisku zamiaru wysiadania: „STOP”.

Naciśnięcie przycisku obowiązkowo sygnalizowane jest wyświetleniem komunikatu „STOP” na wyświetlaczach wewnętrznych systemów informacyjnych;

Zamawiający dokonuje zmiany załączników 3a oraz 3b Opisu przedmiotu zamówienia rozdział XVII punkt 12

BYŁO:

12. Przycisk ma być podświetlany na zielono w momencie, gdy drzwi pojazdu zostają otwarte lub gdy prowadzący pojazd uaktywni opcję otwierania drzwi przez pasażerów. Naciśnięcie przycisku musi skutkować podświetleniem przycisku na czerwono. Podświetlenie na czerwono utrzymywane do momentu otwarcia drzwi na najbliższym przystanku.

JEST:

12. Przyciski otwierania drzwi w przestrzeni pasażerskiej (wewnątrz pojazdów)

Przycisk służący do otwierania drzwi przez pasażerów - tylko tych drzwi, przy których przycisk został umieszczony, dodatkowo przyciski sygnalizują potrzebę zatrzymania pojazdu na najbliższym przystanku.

Przycisk wyposażony w funkcję „pamięci”, tj. zapamiętania sygnału naciśnięcia przycisku – naciśnięcie przycisku przez pasażera przed zatrzymaniem się autobusu musi skutkować automatycznym otwarciem danych drzwi, po aktywacji przez prowadzącego opcji samodzielnego otwierania drzwi przez pasażerów i po zatrzymaniu się autobusu na przystanku.

Kolor obudowy przycisku zamiaru wysiadania: żółty.

Kolor przycisku otwierania drzwi: zielony.

Napis na przycisku lub podświetlanej obudowie przycisku otwierania drzwi: „DRZWI” i/lub „< >” i/lub piktogram symbolizujący otwieranie drzwi.

Przycisk wyposażony w podświetlenie dwukolorowe realizujące dwie funkcje przycisku.

Pierwsza funkcja - podświetlenia jest realizowana po naciśnięciu przycisku przez pasażera: podświetlenie ciągłe aż do momentu zatrzymania się autobusu i otwarcia drzwi (automatycznego w przypadku aktywacji systemu otwierania drzwi przez prowadzącego pojazd).

Kolor podświetlenia wokół przycisku – czerwony, naciśnięcie przycisku dodatkowo sygnalizowane jest wyświetleniem do czasu zatrzymania i otwarcia przynajmniej jednych drzwi pojazdu komunikatu „STOP” na wyświetlaczach wewnętrznych systemów informacyjnych.

Druga funkcja - aktywacja systemu samodzielnego otwierania drzwi przez pasażerów bez wcześniejszego naciśnięcia danego przycisku: podświetlenie ciągłe aż do momentu dezaktywacji systemu samodzielnego otwierania drzwi przez pasażerów lub do momentu otwarcia drzwi, kolor podświetlenia wokół przycisku – zielony.

Zamawiający dokonuje zmiany załączników 3a oraz 3b Opisu przedmiotu zamówienia rozdział XVII punkt 13

BYŁO:

13. Wciśnięcie przycisku musi dezaktywować funkcję automatycznego zamykania drugich drzwi.

JEST:

13. Przyciski otwierania drzwi na zewnątrz pojazdów.

Kolor przycisku: czerwony.

Kolor obudowy przycisku: czerwony wg klasyfikacji RAL Classic - RAL 3020.

Nadruk na przycisku: wypukły piktogram w formie dwóch przeciwbieżnie skierowanych strzałek „< >”

Przycisk wyposażony w podświetlenie dwukolorowe. Możliwe podświetlenie samego przycisku lub obwódki wokół przycisku.

Podświetlenie ciągłe w kolorze zielonym od momentu aktywowania przez prowadzącego pojazd systemu samodzielnego otwierania drzwi przez pasażerów aż do momentu dezaktywacji tego systemu. Podświetlenie krótkotrwale w kolorze czerwonym, jako sygnalizacja naciśnięcia przycisku przez pasażera. Podświetlenie w momencie naciskania przycisku.

Lokalizacja przycisków: na prawym płacie drzwi, na wysokości do 120 cm od poziomu jezdni, lub, gdy drzwi otwierają się do środka, z boków drzwi przy każdym skrzydle na wysokości do 120 cm od poziomu jezdni.

Zamawiający dokona wykreślenia zapisu z załączników 3a oraz 3b Opisu przedmiotu zamówienia punkt 17 p. bez zmiany numeracji.

Pytanie nr 13:

Zamawiający w załączniku 3a oraz 3b (OPZ) punkt V.12. napisał:

"12. W celu kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii wymaga się zliczania oraz rejestrowania w pamięci trwałej (zachowującej zapisane dane nawet po odłączeniu zasilania) informacji dotyczących:

a) energii przyjętej i zużytej z każdego magazynu energii.

b) aktualnej użytecznej energii w kWh dostępnej w poszczególnych modułach magazynów energii oraz sumarycznie w pojeździe.

Zamawiający ma mieć pełen dostęp do stanu liczników w pojeździe (odczyt na pulpicie) lub/i za pomocą komputera PC z przeglądarką internetową w poszczególnych magazynach, oraz dodatkowo z wykorzystaniem systemu rejestracji danych jako wpis np. do pliku CSV umożliwiający przegląd historycznych wartości z całego okresu obowiązywania gwarancji. Ewentualna wymiana urządzenia pełniącego funkcję zliczania energii powinna zostać udokumentowana, stany liczników przepisane do nowego urządzenia, protokoły wykonanych czynności przekazane Zamawiającemu. "

Prosimy o dopuszczenie zliczania oraz rejestrowania w pamięci trwałej (zachowującej zapisane dane nawet po odłączeniu zasilania) informacji dotyczących:

- a) energii przyjętej i zużytej sumarycznie dla wszystkich magazynów energii.
- b) aktualnej użytecznej energii w kWh dostępnej sumarycznie dla wszystkich magazynów energii w pojeździe.

Baterie trakcyjne zainstalowane w autobusie tworzą jeden wspólny magazyn energii dla którego możliwe jest zliczanie energii. Ze względów technicznych nie ma możliwości zliczania energii dla poszczególnych magazynów energii z osobna.”

Odpowiedź nr 13 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dopuszcza zliczanie i rejestrowanie w pamięci trwałej informacji dotyczących energii przyjętej i zużytej sumarycznie dla wszystkich magazynów energii oraz aktualnej użytecznej energii w kWh dostępnej sumarycznie dla wszystkich magazynów energii w pojeździe.

Zamawiający dokonuje zmiany załączników 3a oraz 3b Opisu przedmiotu zamówienia punkt V.12 BYŁO:

12. W celu kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii wymaga się zliczania oraz rejestrowania w pamięci trwałej (zachowującej zapisane dane nawet po odłączeniu zasilania) informacji dotyczących:

- a) energii przyjętej i zużytej z każdego magazynu energii.
- b) aktualnej użytecznej energii w kWh dostępnej w poszczególnych modułach magazynów energii oraz sumarycznie w pojeździe.

Zamawiający ma mieć pełen dostęp do stanu liczników w pojeździe (odczyt na pulpicie) lub/i za pomocą komputera PC z przeglądarką internetową w poszczególnych magazynach, oraz dodatkowo z wykorzystaniem systemu rejestracji danych jako wpis np. do pliku CSV umożliwiający przegląd historycznych wartości z całego okresu obowiązywania gwarancji. Ewentualna wymiana urządzenia pełniącego funkcję zliczania energii powinna zostać udokumentowana, stany liczników przepisane do nowego urządzenia, protokoły wykonanych czynności przekazane Zamawiającemu.

JEST:

12. W celu kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii wymaga się zliczania oraz rejestrowania w pamięci trwałej (zachowującej zapisane dane nawet po odłączeniu zasilania) informacji dotyczących:

- a) energii przyjętej i zużytej dla wszystkich magazynu energii.
- b) aktualnej użytecznej energii w kWh dostępnej w modułach magazynów energii sumarycznie w pojeździe.

Zamawiający ma mieć pełen dostęp do stanu liczników w pojeździe (odczyt na pulpicie) lub/i za pomocą komputera PC z przeglądarką internetową w poszczególnych magazynach, oraz dodatkowo z wykorzystaniem systemu rejestracji danych jako wpis np. do pliku CSV umożliwiający przegląd historycznych wartości z całego okresu obowiązywania gwarancji. Ewentualna wymiana urządzenia pełniącego funkcję zliczania energii powinna zostać udokumentowana, stany liczników przepisane do nowego urządzenia, protokoły wykonanych czynności przekazane Zamawiającemu.

Zamawiający zastrzega jednocześnie ,iż nie zwalnia to Wykonawcy z obowiązku stosowania zapisów Opisu przedmiotu zamówienia dla Załączników 3a oraz 3b w punkcie 10.

Pytanie nr 14:

„Zamawiający w załączniku 3a oraz 3b (OPZ) punkt XVII.17.h. napisał:

Blokada awaryjnego otwierania drzwi przy prędkości powyżej 5 km/h.

Prosimy o dopuszczenie blokady awaryjnego otwierania drzwi przy prędkości powyżej 3 km/h.”

Odpowiedź nr 14 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dopuszcza blokadę awaryjnego otwierania drzwi przy prędkości powyżej 3 km/h.

Zamawiający dokonuje zmiany załączników 3a oraz 3b Opisu przedmiotu zamówienia punkt XVII.17.h

BYŁO:

h) Blokada awaryjnego otwierania drzwi przy prędkości powyżej 5 km/h

JEST:

h) Blokada awaryjnego otwierania drzwi przy prędkości powyżej 3-5 km/h

Pytanie nr 15:

„Zamawiający w załączniku 3a (OPZ) punkt XIV.6. napisał:

"Zamawiający wymaga wyposażenia autobusu w miejsce dla koła zapasowego. Koło zapasowe musi być umiejscowione na zewnętrznej tylnej ścianie pojazdu."

Oraz punkt I.11. napisał:

"Autobus ma być wyposażony w uchwyt/uchwyty do przewozu rowerów montowany/ą na tylnej, zewnętrznej ścianie pojazdu z wykorzystaniem haka holowniczego z możliwością przewozu minimum 4 rowerów. Montaż/demontaż uchwytu/platformy ma być możliwy samodzielnie przez Zamawiającego bez konieczności wykorzystania narzędzi specjalistycznych."

Zamawiający wymaga aby na tylnej klapie znajdowało się koło zapasowe i jednocześnie można było zamontować bagażnik rowerowy instalowany na hak pozwalający na przewożenie 4 rowerów. Tylne kłapy są elementem otwieranym do góry, za którym znajdują się takie podzespoły jak elektryczny bojler, sprężarka czy piec dodatkowego ogrzewania. Zabudowa koła na tylnej ścianie uniemożliwi szybki dostęp służb ratunkowych w razie wybuchu pożaru lub innego zdarzenia. Dodatkowo pragniemy zauważyć że instalacja tych dwóch elementów może nie być możliwa jednocześnie ze względów na ograniczone miejsce montażu tak by nie przysłaniać szyby tylnej. W związku z tym prosimy o zrezygnowanie z przewożenia koła zapasowego zamontowanego na tylnej klapie i dopuszczenie przewożenia koła zapasowego we wnętrzu autobusu zabezpieczonego w odpowiedni sposób."

Odpowiedź nr 15 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dopuszcza przewożenie koła zapasowego we wnętrzu autobusu zabezpieczonego w odpowiedni sposób.

Zamawiający dokonuje zmiany załącznika 3a Opisu przedmiotu zamówienia punkt XIV.6

BYŁO:

6. Zamawiający wymaga wyposażenia autobusu w miejsce dla koła zapasowego. Koło zapasowe musi być umiejscowione na zewnętrznej tylnej ścianie pojazdu

JEST:

6. Zamawiający wymaga wyposażenia autobusu w miejsce dla koła zapasowego. Koło zapasowe może być umiejscowione na zewnętrznej tylnej ścianie pojazdu lub we wnętrzu autobusu w sposób zabezpieczony przed dostępem i możliwością uszkodzenia ciała lub mienia pasażera.

Zamawiający wymaga by koło zapasowe jak i niezbędne elementy mocujące były demontowane z możliwością zaślepienia otworów montażowych.

Pytanie nr 16:

„Zamawiający w załączniku 3b (OPZ) punkt XIV.6. napisał:

"Zamawiający wymaga wyposażenia autobusu w miejsce dla koła zapasowego. Koło zapasowe musi być umiejscowione na zewnętrznej tylnej ścianie pojazdu."

Oraz punkt I.11. napisał:

"Autobus ma być wyposażony w uchwyt/uchwyty do przewozu rowerów montowany/ą na tylnej, zewnętrznej ścianie pojazdu z wykorzystaniem haka holowniczego z możliwością przewozu minimum 4 rowerów. Montaż/demontaż uchwytu/platformy ma być możliwy samodzielnie przez Zamawiającego bez konieczności wykorzystania narzędzi specjalistycznych."

Zamawiający wymaga aby na tylnej klapie znajdowało się koło zapasowe i jednocześnie można było zamontować bagażnik rowerowy instalowany na hak pozwalający na przewożenie 4 rowerów. Tylne

klapa jest elementem otwieranym do góry, za którym znajdują się takie podzespoły jak elektryczny bojler, sprężarka czy piec dodatkowego ogrzewania. Zabudowa koła na tylnej ścianie uniemożliwi szybki dostęp służb ratunkowych w razie wybuchu pożaru lub innego zdarzenia. Dodatkowo pragniemy zauważyć że instalacja tych dwóch elementów może nie być możliwa jednocześnie ze względów na ograniczone miejsce montażu tak by nie przysłaniać szyby tylnej. W związku z tym prosimy o zrezygnowanie z przewożenia koła zapasowego zamontowanego na tylnej klapie i dopuszczenie przewożenia koła zapasowego w specjalnej przestrzeni zlokalizowanej pod klapą obsługową z boku autobusu."

Odpowiedź nr 16 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dokonuje zmiany załącznika 3b Opisu przedmiotu zamówienia punkt XIV.6

BYŁO:

6. Zamawiający wymaga wyposażenia autobusu w miejsce dla koła zapasowego. Koło zapasowe musi być umiejscowione na zewnętrznej tylnej ścianie pojazdu

JEST:

6. Zamawiający wymaga wyposażenia autobusu w miejsce dla koła zapasowego. Koło zapasowe może być umiejscowione na zewnętrznej tylnej ścianie pojazdu lub we wnętrzu autobusu w sposób zabezpieczony przed dostępem i możliwością uszkodzenia ciała lub mienia pasażera.

Zamawiający wymaga by koło zapasowe jak i niezbędne elementy mocujące były demontowane z możliwością zaślepienia otworów montażowych.

Pytanie nr 17:

„Zamawiający w § 9 ust. 15 Załącznika 4 do SWZ (Projektowane Postanowienia Umowy) napisał:

Kary umowne należą się Zamawiającemu niezależnie od poniesienia szkody ani od jej wysokości. Jeżeli szkoda wynika z niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przewyższa wysokość naliczonej kary umownej lub nie jest objęta karą umowną, wówczas Zamawiający może żądać odszkodowania przekraczającego wysokość zastrzeżonej kary na zasadach ogólnych

Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisu na następujący, tak aby uprawnienie było obustronne:

*Kary umowne należą się ~~Zamawiającemu~~ niezależnie od poniesienia szkody ani od jej wysokości. Jeżeli szkoda wynika z niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przewyższa wysokość naliczonej kary umownej lub nie jest objęta karą umowną, wówczas ~~Zamawiający~~ **Strony** ~~może~~ **mogą** żądać odszkodowania przekraczającego wysokość zastrzeżonej kary na zasadach ogólnych"*

Odpowiedź nr 17 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisu.

Pytanie nr 18:

„W Umowie w § 4 Zamawiający napisał:

3. Strony rozszerzają odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu rękojmi w ten sposób, że czas trwania rękojmi oraz zakres uprawnień z tytułu rękojmi jest analogiczny, jak z tytułu udzielonej gwarancji należytej jakości, niezależnie od uprawnień przysługujących na podstawie kodeksu cywilnego.

Z perspektywy Wykonawcy, wymóg Zamawiającego powoduje powstanie dużo większej odpowiedzialności i potencjalnego ryzyka, względem rękojmi o ustawowym okresie obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 568 kodeksu cywilnego kupujący może żądać obniżenia ceny lub odstąpić od umowy w przypadku, gdy sprzedający nie usunie niezwłocznie wady poprzez naprawę lub wymianę produktu na nowy, a także gdy rzecz była już wymieniana lub naprawiana i niekoniecznie z tego samego powodu. Oznacza to, że przez okres rękojmi Wykonawca musi liczyć się z ryzykiem odstąpienia od umowy przez Zamawiającego. Powoduje to istnienie dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać w kalkulowane w cenę, prowadząc do jej podwyższenia. Dlatego też, wnosimy o zmniejszenie odpowiedzialności za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady do okresu 24 miesięcy od daty podpisania protokołu odbioru autobusu."

Odpowiedź nr 18 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmiany.

Pytanie nr 19:

„W Umowie w § 4 Zamawiający napisał:

7. Kopie dokumentów gwarancji udzielanych przez producentów urządzeń, zostaną załączone do protokołów odbioru końcowego pojazdu. Jednocześnie Wykonawca zobowiązuje się w terminie do dnia upływu odpowiedniego okresu gwarancji uzyskać dla Zamawiającego lub przenieść na Zamawiającego uprawnienia z dokumentów gwarancji udzielonych przez producentów urządzeń, których okres gwarancji jest dłuższy od odpowiedniego okresu gwarancji, ze skutkiem na moment wygaśnięcia odpowiedniego okresu gwarancji.

Odpowiedzialność gwarancyjna względem Zamawiającego leży po stronie Wykonawcy. Gwarancje udzielone przez Wykonawcę są zgodne z wymaganiami Zamawiającego określonymi w SWZ. Prosimy o wykreślenie powyższego zapisu.”

Odpowiedź nr 19 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie dokonuje zmian w proponowanym zakresie.

Pytanie nr 20:

„W OPZ w XXIV. Szkolenia Zamawiający napisał:

9. Szkolenia pracowników zaplecza technicznego.

b. Szkolenie z obsługi, konserwacji i naprawy pojazdów. Wykonawca jest zobowiązany do przeszkolenia do 10 osób (między innymi mechanicy, serwisanci, elektromechanicy) z obsługi codziennej, konserwacji bieżącej i okresowej i naprawy pojazdów uwzględniając między innymi kluczowe elementy pojazdu: zawieszenie, układ elektryczny poszczególnych modułów, układ hamulcowy, napęd elektryczny, zasobniki energii, układ drzwiowy, układ przeniesienia napędu w zależności od zastosowanego, układ pneumatyczny, systemy bezpieczeństwa.

c. Wykonawca przeprowadzi szkolenie z budowy, obsługi bieżącej zasobników energii zainstalowanych w pojeździe dla grupy do 3 osób wyznaczonych przez Zamawiającego. Szkolenie musi obejmować również swoim zakresem operacje demontażu i montażu zestawów bateryjnych.

1. Prosimy o potwierdzenie, że zakres szkoleń z obsługi, konserwacji i naprawy pojazdów w celu udzielenia Zamawiającemu autoryzacji będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem. Jeśli jakaś czynność naprawcza nie jest określona w dokumentacji producenta pojazdu może ona być wykonana przez Zamawiającego w uzgodnieniu z producentem pojazdu. Prosimy doprecyzować, że Zamawiający, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw ciężkich, tj. naprawy powypadkowe ciężkie - niezbędna naprawa kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej, oraz zespołów napędowych silnik, most napędowy uszkodzonych w wyniku zdarzenia drogowego
2. Udzielenie Zamawiającemu uprawnień ASO w zakresie obsługi i napraw dostarczonych autobusów jest uzależnione od posiadanej infrastruktury Zamawiającego oraz kwalifikacji personelu pracowniczego. W związku z tym prosimy o informację:
 - a. Czy Zamawiający posiada infrastrukturę przystosowaną do wykonywania przeglądów i napraw pojazdów będących przedmiotem umowy?
 - b. Jeśli zamawiający nie posiada odpowiedniej infrastruktury, prosimy o informację, kiedy Zamawiający planuje uzyskać odpowiednią infrastrukturę przystosowaną do zamówionych autobusów. Informacja ta jest niezbędna do przygotowania prawidłowej kalkulacji kosztów pojazdu.
3. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji całopojazdowej, zgodnie z udzieloną autoryzacją, planowane przeglądy serwisowe/obsługi techniczne wynikające z interwałów

obsług określonych przez producenta pojazdu Zamawiający będzie wykonywał w miarę możliwości swoim personelem z wykorzystaniem własnego zaplecza na koszt Wykonawcy.

4. Prosimy o potwierdzenie, że obsługi okresowe (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Zamawiający będzie wykonywał we własnym zakresie na koszt Wykonawcy. Zgoda na powyższe pozwoli Wykonawcy na przygotowanie bardziej atrakcyjnej cenowo oferty.
5. Prosimy o potwierdzenie, że osoby delegowane do przeszkolenia i do pracy przy zamówionych autobusach, w zależności od rodzaju szkolenia, będą posiadały aktualne uprawnienia SEP do 1 kV w zakresie eksploatacji i dozoru instalacji elektrycznych.
6. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku braku posiadania odpowiednich uprawnień Zamawiający poniesie koszt uzyskania uprawnień elektrycznych SEP do 1kV dla wskazanych pracowników zaplecza technicznego
7. Prosimy o potwierdzenie, że personel Zamawiającego delegowany do szkoleń w zakresie obsługi technicznej systemu klimatyzacji będzie posiadał ważne uprawnienia zgodne z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 1 lipca 2022 r. w sprawie szczegółowych zasad stwierdzania posiadania kwalifikacji przez osoby zajmujące się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci Dz.U. 2022 poz. 1392, niezbędne przy eksploatacji urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych i wentylacyjnych oraz w zakresie ustawy o substancjach zubożających warstwę ozonową oraz ustawy o fluorowanych gazach cieplarnianych.
8. Czy Zamawiający zgodzi się na przeszkolenie jednego pracownika bądź ograniczy ilość pracowników do przeszkolenia z zakresu diagnostyki, do której wykonania potrzebne jest oprogramowanie oparte na licencji imiennej? Koszt szkoleń przeprowadzonych przez poddostawców wiąże się ze znaczącym wzrostem ceny oferty."

Odpowiedź nr 20 WYJAŚNIENIE:

1. Zamawiający potwierdza, że zakres szkoleń będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem, z zastrzeżeniem, że zakres szkoleń obejmuje: obsługę codzienną, konserwację bieżącą i okresową i naprawę pojazdów uwzględniającą między innymi kluczowe elementy pojazdu: zawieszenie, układ elektryczny poszczególnych modułów, układ hamulcowy, napęd elektryczny, zasobniki energii, układ drzwiowy, układ przeniesienia napędu w zależności od zastosowanego, układ pneumatyczny, systemy bezpieczeństwa.
2. Zamawiający informuje, że nie wymaga udzielenia autoryzacji wewnętrznej ASO.
3. Zamawiający nie potwierdza. Zamawiający wskazuje, że zgodnie z zapisami rozdziału 3 Załącznika nr 4 do zadania 1 i 2 - Wykonawca zobowiązany jest zapewnić Zamawiającemu usługę serwisową (pakiet serwisowy) na pojazd bez ponoszenia dodatkowych kosztów. Zakres obsługi serwisowej został wskazany między innymi w ust 3 i 4 rozdziału 3 Załącznika nr 4 do zadania 1 i 2.
4. Zamawiający nie potwierdza. Zamawiający wskazuje, że zgodnie z zapisami rozdziału 3 Załącznika nr 4 do zadania 1 i 2 - Wykonawca zobowiązany jest zapewnić Zamawiającemu usługę serwisową (pakiet serwisowy) na pojazd bez ponoszenia dodatkowych kosztów. Zakres obsługi serwisowej został wskazany między innymi w ust 3 i 4 rozdziału 3 Załącznika nr 4 do zadania 1 i 2.
5. Zamawiający potwierdza.
6. Zamawiający potwierdza.
7. Zamawiający potwierdza.
8. Zamawiający nie wyraża zgody, jednocześnie Zamawiający informuje, że wszelkie licencje winny być udzielone na rzecz Zamawiającego.

Pytanie nr 21:

„W Umowie w § 9 Zamawiający napisał:

6. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości:

- a) 1.500,00 zł (słownie: jeden tysiąc pięćset złotych 00/100) za każdy dzień zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej Pojazdu, gdy zwłoka przypada na okres trwania naprawy gwarancyjnej do 21 dnia kalendarzowego włącznie – za każdy z Autobusów osobno,
- b) 2000,00 zł (słownie: dwa tysiące złotych 00/100) za każdy dzień zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej Pojazdu przekraczającej 21 dni kalendarzowych i gdy zwłoka przypada na okres trwania naprawy gwarancyjnej przekraczający 21 dzień kalendarzowy – za każdy z Autobusów osobno.

oraz w:

15. Kary umowne należą się Zamawiającemu niezależnie od poniesienia szkody ani od jej wysokości. Jeżeli szkoda wynikła z niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przewyższa wysokość naliczonej kary umownej lub nie jest objęta karą umowną, wówczas Zamawiający może żądać odszkodowania przekraczającego wysokość zastrzeżonej kary na zasadach ogólnych.

- 1. Prosimy o obniżenie wysokości kar z tytułu zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej odpowiednio z 1.500,00 zł do 1.000,00 zł (słownie: jeden tysiąc złotych 00/100) w podpunkcie a) oraz z 2.000,00 zł na 1.500,00 zł (słownie: jeden tysiąc pięćset złotych 00/100) w podpunkcie b).
- 2. Prosimy o potwierdzenie, że kary zostaną naliczone tylko za zwłokę w przeprowadzeniu napraw gwarancyjnych, powodujących wyłączenie pojazdu z eksploatacji. Wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.
- 3. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie będzie naliczał kar za przekroczenie terminu naprawy baterii trakcyjnych w przypadku, gdy Wykonawca dostarczy baterie rotacyjne i pojazd nie zostanie wyłączony z ruchu.”

Odpowiedź nr 21 WYJAŚNIENIE:

- 1. Zamawiający nie wyraża zgody.
- 2. Zamawiający nie potwierdza, jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany PPU zadanie 1 i 2 par 9 ust. 6

BYŁO:

6. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości:

- a) 1.500,00 zł (słownie: jeden tysiąc pięćset złotych 00/100) za każdy dzień zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej Pojazdu, gdy zwłoka przypada na okres trwania naprawy gwarancyjnej do 21 dnia kalendarzowego włącznie – za każdy z Autobusów osobno,
- b) 2000,00 zł (słownie: dwa tysiące złotych 00/100) za każdy dzień zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej Pojazdu przekraczającej 21 dni kalendarzowych i gdy zwłoka przypada na okres trwania naprawy gwarancyjnej przekraczający 21 dzień kalendarzowy – za każdy z Autobusów osobno.

JEST:

6. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości:

- a) 1.500,00 zł (słownie: jeden tysiąc pięćset złotych 00/100) za każdy dzień zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej Pojazdu wyłączonego z eksploatacji, gdy zwłoka przypada na okres trwania naprawy gwarancyjnej do 21 dnia kalendarzowego włącznie – za każdy z Autobusów osobno,
- b) 200,00 zł (słownie: dwieście złotych 00/100) za każdy dzień zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej Pojazdu nie wyłączonego z eksploatacji, gdy zwłoka przypada na okres trwania naprawy gwarancyjnej do 21 dnia kalendarzowego włącznie – za każdy z Autobusów osobno,

- c) 2000,00 zł (słownie: dwa tysiące złotych 00/100) za każdy dzień zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej Pojazdu wyłączanego z eksploatacji przekraczającej 21 dni kalendarzowych i gdy zwłoka przypada na okres trwania naprawy gwarancyjnej przekraczający 21 dni kalendarzowy – za każdy z Autobusów osobno.
- d) 300,00 zł (słownie: trzysta złotych 00/100) za każdy dzień zwłoki w przypadku naprawy gwarancyjnej Pojazdu nie wyłączanego z eksploatacji przekraczającej 21 dni kalendarzowych i gdy zwłoka przypada na okres trwania naprawy gwarancyjnej przekraczający 21 dni kalendarzowy – za każdy z Autobusów osobno.
3. Zamawiający potwierdza. Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 4 do zadania 1 i 2 poprzez dodanie rozdział II ust. 16 o następującym brzmieniu:
- 16. W przypadku zapewnienia przez Wykonawcę baterii zastępczej o parametrach nie gorszych niż bateria określona w OPZ Zamawiający nie będzie obciążał Wykonawcy karą umowną z tytułu zwłoki w naprawie gwarancyjnej z zastrzeżeniem, że okres naprawy nie może przekroczyć 90 dni.**

Pytanie nr 22:

„W zał nr 4 do Umowy w I. Wymagania ogólne, Zamawiający napisał:

1. *Wymagane jest, aby podczas całego okresu trwania gwarancji i usługi serwisowej Pojazdów dostępna była obsługa serwisowa Wykonawcy. Obsługa serwisowa Wykonawcy może być zapewniona za pośrednictwem autoryzowanej stacji serwisowej producenta (dalej zwana „ASO”) lub poprzez służby serwisowe Wykonawcy.*

2. *Usunięcie wady oraz dokonywanie obowiązkowych według instrukcji serwisowej pojazdu przeglądów i prac konserwacyjnych będzie wykonywane przez autoryzowane służby serwisowe Wykonawcy lub warsztat ASO wybrany przez Wykonawcę.*

3. *W przypadku stwierdzenia wystąpienia usterki Pojazdu Zamawiający przekazuje zgłoszenie drogą elektroniczną do Wykonawcy, wraz z informacją o lokalizacji pojazdu.*

a) *Wykonawca niezwłocznie, nie później niż do 1 dnia roboczego przekazuje Zamawiającemu informacje o sposobie rozwiązania zgłoszenia i w terminie do 2 dni roboczych od dnia zgłoszenia przez Zamawiającego, odbiera pojazd, z miejsca na terenie województwa małopolskiego, wskazanego w zgłoszeniu naprawy przez Zamawiającego.*

4. *Wykonawca ma prawo do podjęcia decyzji o miejscu usunięcia wady lub dokonania przeglądu.*

Czy Zamawiający posiada zaplecze, które mógłby bezpłatnie użyczyć autoryzowanemu serwisowi Wykonawcy celem przeprowadzania obsług i napraw (jeśli takowe byłyby możliwe do wykonania na miejscu)? W szczególności chodzi o pomieszczenie pod dachem, kanał, ewentualnie podnośniki kolumnowe, wózek widłowy lub suwnica.”

Odpowiedź nr 22 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dysponuje zapleczem technicznym pod dachem, wyposażonym w kanał, podnośniki kolumnowe, wózek widłowy, gdzie dokonuje bieżących i okresowych napraw taboru własnego. Skorzystanie z zaplecza Zamawiającego wymaga każdorazowego uzgodnienia warunków z Zamawiającym i uzależnione jest od zajętości zaplecza.

Pytanie nr 23:

„W zał nr 4 do Umowy w II. Gwarancja Zamawiający napisał:

3. *Okres gwarancji dla każdego Autobusu wynosi co najmniej 60 miesięcy od daty odbioru końcowego pojazdu z następującymi zastrzeżeniami:*

c. *Na akumulatory lub superkondensatory lub inne urządzenia służące do gromadzenia energii: minimum 120 miesięcy lub 700 000 kilometrów w zależności co nastąpi pierwsze przy założeniu ,iż zainstalowany w każdym pojeździe magazyn energii pozwoli w całym okresie gwarancji realizować dzienny przebieg autobusu w każdych warunkach atmosferycznych nie mniejszy niż:*

- Dla Zadania 1 - 270 kilometrów

• Dla Zadania 2 – 250 kilometrów

d. Obowiązkiem Wykonawcy jest wymiana zainstalowanych w pojeździe magazynów energii które osiągnęły wartość mniejszą lub równą 75% SoH (state of health). SoH należy rozumieć jako miarę zużycia baterii możliwą do odczytania z BMS (Battery Management System) pojazdu.

Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.”

Odpowiedź nr 23 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 24:

„W zał nr 4 do Umowy w II. Gwarancja Zamawiający napisał:

8. Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia wady Pojazdów w terminie nie dłuższym niż 5 dni kalendarzowych licząc od daty zgłoszenia, a w szczególnych przypadkach, za zgodą Zamawiającego, okres ten może ulec wydłużeniu, lecz nie dłużej niż do 21 dni kalendarzowych, pod warunkiem dostarczenia na czas usuwania wady autobusu zastępczego o parametrach odpowiadających parametrom autobusów objętych umową. W takim przypadku Zamawiający nie naliczy Wykonawcy wymaganej kary umownej. Wszelkie odstępstwa parametrów autobusów zastępczych są dopuszczalne za pisemną zgodą Zamawiającego. W przypadku napraw obejmujących okres ponad 21 dni kalendarzowych od daty zgłoszenia zobowiązuje się Wykonawcę do zapewnienia pojazdu zastępczego o parametrach odpowiadających parametrom autobusów objętych umową. Wszelkie odstępstwa parametrów autobusów zastępczych są dopuszczalne za zgodą Zamawiającego.

1. Prosimy o potwierdzenie, że dla całych podzespołów, jak: przednia oś, elementy kratownicy, elementy alternatywnego układu napędowego (silnik elektryczny, oś elektryczna) klimatyzacja, drzwi, okna, bateria trakcyjna oraz w wyjątkowych przypadkach np. konieczności wyprodukowania specyficznych lub nietypowych części, terminy usunięcia wady będą ustalone indywidualnie
2. Czy Zamawiający zaakceptuje zastępcze autobusy z napędem konwencjonalnym, spełniające min. normę Euro 5?”

Odpowiedź nr 24 WYJAŚNIENIE:

1. **Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 4 do zadania 1 i 2 rozdział 2 ust 8**

BYŁO:

8. Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia wady Pojazdów w terminie nie dłuższym niż 5 dni kalendarzowych licząc od daty zgłoszenia, a w szczególnych przypadkach, za zgodą Zamawiającego, okres ten może ulec wydłużeniu, lecz nie dłużej niż do 21 dni kalendarzowych, pod warunkiem dostarczenia na czas usuwania wady autobusu zastępczego o parametrach odpowiadających parametrom autobusów objętych umową. W takim przypadku Zamawiający nie naliczy Wykonawcy wymaganej kary umownej. Wszelkie odstępstwa parametrów autobusów zastępczych są dopuszczalne za pisemną zgodą Zamawiającego. W przypadku napraw obejmujących okres ponad 21 dni kalendarzowych od daty zgłoszenia zobowiązuje się Wykonawcę do zapewnienia pojazdu zastępczego o parametrach odpowiadających parametrom autobusów objętych umową. Wszelkie odstępstwa parametrów autobusów zastępczych są dopuszczalne za zgodą Zamawiającego.

JEST:

8. Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia wady Pojazdów w terminie nie dłuższym niż 5 dni kalendarzowych licząc od daty zgłoszenia, a w szczególnych przypadkach, za zgodą Zamawiającego, okres ten może ulec wydłużeniu, lecz nie dłużej niż do 21 dni kalendarzowych, pod warunkiem dostarczenia na czas usuwania wady autobusu zastępczego o parametrach odpowiadających parametrom autobusów objętych umową. W takim przypadku Zamawiający nie naliczy Wykonawcy wymaganej kary umownej. Wszelkie odstępstwa parametrów autobusów zastępczych są dopuszczalne za pisemną zgodą Zamawiającego. W przypadku

napraw obejmujących okres ponad 21 dni kalendarzowych od daty zgłoszenia zobowiązuje się Wykonawcę do zapewnienia pojazdu zastępczego o parametrach odpowiadających parametrom autobusów objętych umową. W przypadku jeżeli usunięcie wady pojazdu w terminach wskazanych powyżej nie jest możliwe ze względów technicznych za zgodą Zamawiającego dopuszczalne jest wydłużenie terminu usunięcia wady nie dłużej niż do 60 dni od dnia zgłoszenia wady, pod warunkiem dostarczenia na czas usuwania wady autobusu zastępczego o parametrach odpowiadających parametrom autobusów objętych umową. Wszelkie odstępstwa parametrów autobusów zastępczych są dopuszczalne za zgodą Zamawiającego.

2. Zamawiający nie zaakceptuje autobusów zastępczych z napędem konwencjonalnym, spełniających min. normę Euro 5. Jednocześnie Zamawiający wskazuje, że wszelkie odstępstwa parametrów autobusów zastępczych są dopuszczalne za zgodą Zamawiającego.

Pytanie nr 25:

„W OPZ w XXVI. Zamawiający napisał:

W ramach realizacji dostawy pojazdów i nie później niż przed odbiorem ostatniego pojazdu Wykonawca zobowiązany jest do wyposażenia warsztatu Zamawiającego w narzędzia i wyposażenie specjalistyczne:

a. Komputer diagnostyczny wraz interfacem, oprogramowaniem, okablowaniem oraz licencją umożliwiającą bezpłatne użytkowanie i aktualizacje przez okres 120 miesięcy. Komputer diagnostyczny musi umożliwiać diagnozę, zmianę ustawień, aktywacje oraz programowanie zainstalowanych w pojeździe podzespołów. Wykonawca zobowiązuje się udzielić gwarancji na komputer diagnostyczny na okres 120 miesięcy. W ramach gwarancji Wykonawca zobowiązuje się usuwać wszelkie wady komputera (sprzętu i oprogramowania) w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego.

Komputer diagnostyczny musi zapewniać możliwość diagnozowania wszystkich podzespołów pojazdu w tym napędu elektrycznego i zasobników energii. W przypadku braku możliwości zastosowania zintegrowanego urządzenia, Wykonawca zapewni diagnostykę poprzez dedykowane urządzenia.

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada zaplecze techniczne wyposażone w uniwersalne narzędzia potrzebne do obsługi zamówionych autobusów, tj. narzędzia dostępne na rynku, poza siecią sprzedaży producenta.
2. Czy w przypadku zaoferowania przez Wykonawcę klimatyzacji z pompą ciepła CO2 Zamawiający wymaga dostarczenia ogólnodostępnego na rynku urządzenia do obsługi klimatyzacji z czynnikiem CO2, umożliwiającego zbadanie szczelności klimatyzacji oraz automatyczne napełnianie układu. Jest to informacja niezbędna do prawidłowego oszacowania kosztów narzędzi, a tym samym precyzyjnej kalkulacji ceny oferty.
3. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku dostarczenia urządzenia do obsługi klimatyzacji z czynnikiem CO2, Zamawiający będzie w ramach autoryzacji wykonywał czynności obsługowe i naprawcze klimatyzacji.
4. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje urządzenia diagnostyczne umożliwiające diagnozowanie i wykonywanie obsług i napraw tylko i wyłącznie w zakresie udzielonej autoryzacji.”

Odpowiedź nr 25 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający informuje, że nie wymaga udzielenia autoryzacji wewnętrznej ASO.

1. Zamawiający dysponuje zapleczem technicznym pod dachem, wyposażonym w kanał, podnośniki kolumnowe, wózek widłowy, gdzie dokonuje bieżących i okresowych napraw taboru własnego. Skorzystanie z zaplecza Zamawiającego wymaga każdorazowego uzgodnienia warunków z Zamawiającym i uzależnione jest od zajętości zaplecza.

2. Zamawiający nie wymaga dostarczenia obsługi klimatyzacji z czynnikiem CO2.

3. Zamawiający nie potwierdza. Zamawiający wskazuje, że zgodnie z zapisami rozdziału 3 Załącznika nr 4 do zadania 1 i 2 - Wykonawca zobowiązany jest zapewnić Zamawiającemu usługę serwisową

(pakiet serwisowy) na pojazd bez ponoszenia dodatkowych kosztów. Zakres obsługi serwisowej został wskazany między innymi w ust 3 i 4 rozdziału 3 Załącznika nr 4 do zadania 1 i 2.

4. Zamawiający podtrzymuje zapisy. Zamawiający nie wymaga udzielenia autoryzacji.

Pytanie nr 26:

„W zał nr 4 do Umowy w II. Gwarancja Zamawiający napisał:

10. Jeżeli w czasie obowiązywania gwarancji lub rękojmi w Autobusach wystąpi wada o charakterze masowym wykluczająca Autobusy z ruchu, Wykonawca jest zobowiązany do rozpoczęcia akcji serwisowej (usunięcia wady) w stosunku do każdego autobusu, w czasie nie dłuższym niż 48 godzin od powiadomienia go przez Zamawiającego, a zakończenie akcji serwisowej (usunięcie wady) winno nastąpić do 7 dni kalendarzowych od daty zgłoszenia. W przypadku wady masowej niemającej wpływu na eksploatację pojazdu akcją serwisową należy wykonać do 1 miesiąca od daty zgłoszenia wady masowej. Za zgodą Zamawiającego termin ten może ulec wydłużeniu.

11. Przez wystąpienie wady o charakterze masowym rozumie się sytuację, w której wada tego samego rodzaju wystąpi w 50% autobusów objętych umową, w okresie 30 dni kalendarzowych od powstania pierwszej wady.

Wykonawca przed przystąpieniem do akcji serwisowej musi zbadać przyczyny wystąpienia problemu, skontaktować się z dostawcami wadliwych komponentów oraz zapoznać się z odpowiednią dokumentacją. Prosimy o wydłużenie terminu rozpoczęcia akcji serwisowej do 96 godzin oraz terminu zakończenia akcji serwisowej do 60 dni kalendarzowych”

Odpowiedź nr 26 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy.

Pytanie nr 27:

„W zał nr 4 do Umowy w II. Gwarancja Zamawiający napisał:

12. Z gwarancji jakości mogą być wyłączone następujące materiały eksploatacyjne:

- a. wkłady filtrów, filtry,*
- b. płyny eksploatacyjne: oleje przekładniowy i hydrauliczny, płyn chłodzący, płyn do spryskiwacza,*
- c. smary.*

13. Z gwarancji jakości wyłączone mogą być jedynie niżej wymienione części, które podczas eksploatacji autobusów zgodnie z ich przeznaczeniem, w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi, ulegają normalnemu zużyciu. Za normalne uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji podanego odpowiednio poniżej:

- a. bezpieczniki (bez limitu),*
- b. żarówki, z wyłączeniem LED (bez limitu),*
- c. paski klinowe (nie mniej niż 60 000 km),*
- d. klocki, okładziny hamulcowe (nie mniej niż 60 000 km)*
- e. tarcze, bębny hamulcowe (nie mniej niż 120 000 km),*
- f. ogumienie (nie mniej niż 150 000 km).*

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na wyłączenie z gwarancji materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak:
 - amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
 - szkło przy uszkodzeniach mechanicznych,
 - miechy (poza wadami fabrycznymi)
 - akumulatory 12-24V (poza wadami fabrycznymi)
2. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku nieuzyskania minimalnego przebiegu opony tj. 150.000 km, Wykonawca zrekompensuje Zamawiającemu koszt zakup nowego ogumienia proporcjonalnie do wysokości nieuzyskanego przebiegu km”

Odpowiedź nr 27 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 4 do zad. 1 i 2 rozdział 2 ust 12 poprzez:

BYŁO:

12. Z gwarancji jakości mogą być wyłączone następujące materiały eksploatacyjne:

- a. wkłady filtrów, filtry,
- b. płyny eksploatacyjne: oleje przekładniowy i hydrauliczny, płyn chłodzący, płyn do spryskiwacza,
- c. smary.

JEST:

12. Z gwarancji jakości mogą być wyłączone następujące materiały:

- a. wkłady filtrów, filtry,
- b. płyny eksploatacyjne: oleje przekładniowy i hydrauliczny, płyn chłodzący, płyn do spryskiwacza,
- c. smary,
- d. szkło przy uszkodzeniach mechanicznych.

W pozostałym zakresie Zamawiający podtrzymuje zapisy.

2. Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 28:

„W zał nr 4 do Umowy w III. Obsługa Serwisowa Zamawiający napisał:

5. *Pakiet serwisowy nie obejmuje:*

- a. *badań i kontroli wymaganych przepisami prawa,*
- b. *uszkodzeń opon i felg,*
- c. *wymiany żarówek,*
- d. *uszkodzeń szyb,*
- e. *tapicerki, pokrowców na siedzenia i wykładzin podłogowych z wyłączeniem połączeń zgrzewanych lub fugowanych,*
- f. *poprawek lakierniczych i napraw kosmetycznych, powierzchni reklamowych,*
- g. *zniszczeń będących skutkiem użycia siły (np. aktów wandalizmu, wypadków),*
- h. *części niezamontowanych fabrycznie,*
- i. *wyposażenia niezamontowanego w pojeździe na stałe,*
- j. *codziennych czynności kontrolnych wynikających z instrukcji obsługi i niezbędnych do tego materiałów,*
- k. *uszkodzeń spowodowanych zmianami w pojeździe dokonanymi przez Zamawiającego lub osoby trzecie,*
- l. *uszkodzeń wynikających z zastosowania innych części niż części oryginalne,*
- m. *kosztów powstałych w wyniku użytkowania paliwa zanieczyszczonego lub zawierającego wytrąconą parafinę (olej napędowy),*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgadza się na wyłączenie z pakietu serwisowego/ gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

- działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
- uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii,
- klęski żywiołowe, pożar, powódź
- szkód powstałych z tytułu naturalnego zużycia lub uszkodzenia materiałów eksploatacyjnych w toku zwykłej eksploatacji, a także zużytych, uszkodzonych lub zniszczonych na skutek warunków eksploatacji”

Odpowiedź nr 28 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 4 do zadania 1 i 2 rozdział III pkt 5 poprzez dodanie lit n-p

- n. działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
- o. uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji,
- p. klęski żywiołowe, pożar, powódź.

Pytanie nr 29:

„W zał nr 4 do Umowy w III. Obsługa Serwisowa Zamawiający napisał:

6. Wykonawca niezależnie od wytycznych producenta pojazdów oraz wynikających z terminów bieżących napraw i konserwacji wykona przegląd końcowy każdego z pojazdów wynikający z zakończenia okresu gwarancyjnego. W ramach przeglądu dokona koniecznych napraw i wymian części, podzespołów lub wyposażenia. Przegląd wraz z niezbędnymi naprawami musi zostać przeprowadzony w terminie gwarancji udzielonej na pojazd.

Prosimy o rezygnację z zapisu. Interes Zamawiającego będzie odpowiednio zabezpieczany na bieżąco poprzez udzieloną przez Wykonawcę gwarancję jakości oraz regularnie przeprowadzane przeglądy serwisowe oraz kontrole, dzięki którym na bieżąco będą eliminowane wszelkie usterki lub nieprawidłowości. Zapis w obecnej formie budzi wątpliwości i wiąże się ze wzrostem ceny oferowanych autobusów.”

Odpowiedź nr 29 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy.

Pytanie nr 30:

„W zał nr 4 do Umowy w I. Wymagania ogólne Zamawiający napisał:

9. W przypadku potrzeby wykonania obowiązkowego przeglądu zgodnie z instrukcją serwisową pojazdu, Wykonawca powiadamia Zamawiającego o zbliżającym się terminie przeglądu i proponuje co najmniej 2 terminy odbioru pojazdu od Zamawiającego (pierwszy proponowany termin - co najmniej na 5 dni kalendarzowych przed) celem dokonania przeglądu. Zamawiający jest zobowiązany nie później niż 2 dni robocze od powiadomienia wskazać miejsce odbioru pojazdu na terenie województwa małopolskiego.

W ocenie Wykonawcy, to Zamawiający, jako właściciel pojazdów, zobligowany jest do przestrzegania i kontrolowania terminów wykonywania obowiązkowych przeglądów i obsług wynikających z instrukcji serwisowych i dokumentacji producenta, które są dostarczane klientom wraz z zakupionymi pojazdami. W związku z powyższym prosimy o zmianę zapisu na następujący:

9. W przypadku potrzeby wykonania obowiązkowego przeglądu zgodnie z instrukcją serwisową pojazdu, Zamawiający powiadamia Wykonawcę o zbliżającym się terminie przeglądu i proponuje co najmniej 2 terminy odbioru pojazdu od Zamawiającego (pierwszy proponowany termin - co najmniej na 5 dni kalendarzowych przed) celem dokonania przeglądu. Zamawiający jest zobowiązany nie później niż 2 dni robocze od powiadomienia wskazać miejsce odbioru pojazdu na terenie województwa małopolskiego.”

Odpowiedź nr 30 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy.

Pytanie nr 31:

„W zał nr 4 do Umowy w I. Wymagania ogólne Zamawiający napisał:

6. W przypadku, gdy pojazd z powodu usterki jest niezdolny do samodzielnej jazdy, Wykonawca jest zobowiązany zapewnić holowanie pojazdu oraz ponosi koszty holowania do serwisu. Zamawiający wymaga by zgłoszona usterka niezdolności do samodzielnej jazdy była realizowana na zasadzie Serwisu 24 godziny na dobę przyjmującego bieżące zgłoszenia i realizujące w trybie bieżącym i bez zbędnej zwłoki.

Zamawiający zamierza dokonać zakupu autobusów, które przez większość czasu pracy mają funkcjonować w godzinach dziennych. Wymóg zapewnienia nieprzerwanie działającej stacji serwisowej wiąże się ze znaczącym wzrostem kosztów. Zamawiający będzie miał możliwość zgłaszania usterek, składania wniosków gwarancyjnych oraz zamawiania części zamiennych on-line przez 24h.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na modyfikację ww. zapisów poprzez wykreślenie niniejszego fragmentu:

„24 godziny na dobę”

Odpowiedź nr 31 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający precyzuje zapisy i dokonuje zmiany.

Załącznik nr. 4 do Zadania 1 i 2 Umowy Ramowe wymagania dotyczące gwarancji oraz serwisu dla autobusu elektrycznego I Wymagania ogólne punkt 6.

BYŁO:

W przypadku, gdy pojazd z powodu usterki jest niezdolny do samodzielnej jazdy, Wykonawca jest zobowiązany zapewnić holowanie pojazdu oraz ponosi koszty holowania do serwisu. Zamawiający wymaga by zgłoszona usterka niezdolności do samodzielnej jazdy była realizowana na zasadzie Serwisu 24 godziny na dobę przyjmującego bieżące zgłoszenia i realizujące w trybie bieżącym i bez zbędnej zwłoki.

JEST:

W przypadku, gdy pojazd z powodu usterki jest niezdolny do samodzielnej jazdy, Wykonawca jest zobowiązany zapewnić holowanie pojazdu oraz ponosi koszty holowania do serwisu. Zamawiający wymaga by zgłoszona usterka niezdolności do samodzielnej jazdy była realizowana na zasadzie Serwisu 24 godziny na dobę przyjmującego bieżące zgłoszenia i realizujące w trybie bieżącym i bez zbędnej zwłoki którą zapewnia producent pojazdu lub autoryzowany punkt serwisowy. Zamawiający dopuszcza możliwość realizacji usługi Serwisu 24 poprzez zapewnienie na koszt Wykonawcy całodobowej usługi holowania pojazdu niezdolnego do samodzielnej jazdy do miejsca postoju oraz następnie do wskazanego punktu serwisowego.

Pytanie nr 32:

„W Umowie w § 9 Zamawiający napisał:

7. Zamawiający może naliczyć Wykonawcy karę umowną w wysokości:

a) 20.000 zł (słownie: dwadzieścia tysięcy złotych 00/100) za każde nieprzeprowadzone lub niewłaściwie przeprowadzone szkolenie (niezgodnie z wymogami określonymi w załączniku nr 1 do Umowy);

Prosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób Zamawiający dokona oceny „niewłaściwie przeprowadzonego szkolenia” lub co ma Zamawiający na myśli pod tym pojęciem?”

Odpowiedź nr 32 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyjaśnia, że pojęcie „niewłaściwie przeprowadzonego szkolenia” odnosi się do szkolenia niezgodnego z wymaganiami OPZ.

Pytanie nr 33:

„w OPZ w XXIV Zamawiający napisał:

3. Szkolenia kierowców, o których mowa w pkt 1.a powinny obejmować zasady eksploatacji dostarczanych pojazdów ze szczególnym uwzględnieniem obsługi codziennej pojazdu, eksploatacji w utrudnionych warunkach drogowych i zimowych, racjonalnej obsługi i eksploatacji silnika i ekonomicznej jazdy.

1. Czy Zamawiający dopuszcza szkolenie z zasad eksploatacji w utrudnionych warunkach drogowych i zimowych w formie teoretycznej?
2. Z uwagi, że w autobusach z napędem elektrycznym technika jazdy nie ma wpływu na silnik który jest bezobsługowy (nie wymagający codziennej kontroli), prosimy o usunięcie zapisu: "racjonalnej obsługi i eksploatacji silnika".

Odpowiedź nr 33 WYJAŚNIENIE:

1. Zamawiający podtrzymuje, że zgodnie z OPZ Załącznik 3a i 3b pkt 7 - w ramach szkoleń, Wykonawca przeprowadzi także praktyczne i teoretyczne zajęcia dla przedstawicieli Zamawiającego w ilości do 20 osób przeprowadzone na torze bezpiecznej jazdy w ilości 2 dni. Miejsce szkolenia, tor bezpiecznej jazdy przystosowany dla pojazdów dostawczych, ciężarowych oraz autobusów. W skład szkolenia wchodzić muszą: zajęcia teoretyczne z bezpieczeństwa i psychologii transportu oraz zajęcia praktyczne obejmujące między innymi: jazda po płycie poślizgowej. Wykonawca pokryje wszystkie koszty związane ze szkoleniem w tym zakwaterowanie w hotelu minimum trzy gwiazdkowym oraz catering w czasie trwania dnia szkolenia dla uczestników szkolenia.
Wykonawca zapewni do jazd szkoleniowych przynajmniej dwa autobusy o konstrukcji zbliżonej do eksploatowanych do Zamawiającego w tym: autobus standardowy o długości 12-13 metrów.
2. Zamawiający dokonuje zmian w Załączniku nr Załącznik 3a i 3b pkt 3:

BYŁO:

3. Szkolenia kierowców, o których mowa w pkt 1.a powinny obejmować zasady eksploatacji dostarczanych pojazdów ze szczególnym uwzględnieniem obsługi codziennej pojazdu, eksploatacji w utrudnionych warunkach drogowych i zimowych, racjonalnej obsługi i eksploatacji silnika i ekonomicznej jazdy.

JEST:

3. Szkolenia kierowców, o których mowa w pkt 1.a powinny obejmować zasady eksploatacji dostarczanych pojazdów ze szczególnym uwzględnieniem obsługi codziennej pojazdu, eksploatacji w utrudnionych warunkach drogowych i zimowych, racjonalnej obsługi i eksploatacji elektrycznego układu napędowego i ekonomicznej jazdy.

Pytanie nr 34:

„w OPZ w XXIV Zamawiający napisał:

10. Wymagania w stosunku do szkoleń pracowników zaplecza technicznego:

a. Szkolenia odbywać się będą wyłącznie w języku polskim.

Czy Zamawiający dopuszcza szkolenia z udziałem tłumacza na j. polski?”

Odpowiedź nr 34 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie dopuszcza szkolenia z udziałem tłumacza, jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany w Załączniku 3a - rozdział XXIV pkt 10 lit a oraz w załączniku 3b do SWZ rozdział XXII pkt 10 lit a.

BYŁO:

a. Szkolenia odbywać się będą wyłącznie w języku polskim.

JEST:

a. Szkolenia odbywać się będą wyłącznie w języku polskim. Niedopuszczalne jest prowadzenie szkolenia w asyście tłumacza.

Zamawiający dokonuje zmiany w Załączniku 3a rozdział XXIV pkt 2 oraz w załączniku 3b do SWZ rozdział XXII pkt 2.

BYŁO:

2. Szkolenia odbywać się będą wyłącznie w języku polskim.

JEST:

2. Szkolenia odbywać się będą wyłącznie w języku polskim. Niedopuszczalne jest prowadzenie szkolenia w asyście tłumacza.

Pytanie nr 35:

„Zamawiający w załączniku 3a oraz 3b (OPZ) punkt XV.3. napisał:

”Wentylacja wymuszona:

a) Autobus ma posiadać wentylację wymuszoną kabiny kierowcy oraz przestrzeni pasażerskiej.

b) Autobus ma być w co najmniej dwa wyciągi dachowe, z funkcją wietrzenia i wywiewu wnętrza pojazdu, elektrycznie sterowane z kabiny kierowcy.

c) Wentylacja wymuszona w pojeździe ma zapobiegać rosznieniu części sufitowej oraz szyb bocznych." Czy zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli funkcja wentylatorów będzie realizowana poprzez wentylatory urządzenia klimatyzacyjnego? Ze względu na zabudowę urządzeń na dachu w tym baterii trakcyjnych brak jest miejsca na oddzielne wentylatory dachowe."

Odpowiedź nr 35 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający uzna warunek za spełniony, jednocześnie Zamawiający dokonuje zmian w Załączniku 3a i 3b do SWZ rozdział XV pkt 3 lit b:

BYŁO:

b. Autobus ma być w co najmniej dwa wyciągi dachowe, z funkcją wietrzenia i wywiewu wnętrza pojazdu, elektrycznie sterowane z kabiny kierowcy.

JEST:

b. Autobus ma być wyposażony w co najmniej dwa wyciągi dachowe, z funkcją wietrzenia i wywiewu wnętrza pojazdu, elektrycznie sterowane z kabiny kierowcy. Funkcja ta zostanie spełniona w przypadku braku możliwości zamontowania ze względu na napęd elektryczny poprzez zamontowane w pojeździe urządzenia klimatyzacyjne.

Treść niniejszego pisma stanowi integralną część Specyfikacji Warunków Zamówienia oraz Projektowanych postanowień umowy, znak sprawy: DZ.26.37.2025.

.....
Kierownik Zamawiającego lub osoba
upoważniona do podejmowania czynności w
jego imieniu

Załączniki:

1. Analiza - Profil wysokościowy linii - autobusy elektryczne